

Vinnumálaráðið

Postsmoga 377
FO-110 Tórshavn

Fylgiskjal 1

Att: Jóhan Pauli Helgason, fulltrúi

3. mars 2015

Okkara mál nr. 15/00006
Tykkara mál nr. 14-00271

Viðv. møguleikanum fyri kapping innan sjóvegis ferða- og farmaflutning í Føroyum

Vinnumálaráðið hevur í skrivni dagfest 17. desember 2014 heitt á Kappingareftirlitið um, at gera eina lýsing av grundarlagnum fyri kapping innan sjóvegis ferða- og farmaflutning í Føroyum, tí Vinnumálaráðið hevur í umbúna at útveita farleiðirnar hjá Strandferðsluni. Sagt verður, at ein grundleggjandi fyritreyt fyri at útveitingin verður væleydnað er, at grundarlag er fyri kapping á viðkomandi marknaði.

Kappingareftirlitið lat 14. Januar VMR eitt fyribils svar. Síðan hevur ein fundur verið 30. Januar 2015 millum arbeiðsbólkin, sum er settur at kanna grundarlagið fyri møguligari útveitan av sjóvegis farleiðunum, og Kappingareftirlitið.

Kappingareftirlitið metir ikki, at grundarlag er fyri kapping á nøkrum innanoyggja farleiðum í Føroyum. Havandi í huga lága ferðafólkatalið, umframt at størsti partur av kostnaðinum, at reka eina farleið eru avskrivningar og brennievnið, umframt starvsfólkakostnaður, so er hvør farleið uttan iva at meta sum eitt natúrligt monopol, og at effektivasta loysnin fyri samfelagið er, at bert tann eini veitari verður á hvørjari farleið. Helst er størsti fyrimumur við einum felagi fyri allar farleiðirnar, sum kann samskipa farleiðirnar, og at kunna loysa teir trupuleikar sum stinga seg upp við millumbilum í sambandi við at skip mugu takast úr sigling av tøkniligum orsökum.

Um valt verður at útveita farleiðirnar, metir Kappingareftirlitið, at samfelagsligi vinningurin er treytaður av eini væleydnaðari útbjóðing, tí kapping verður bert í sambandi við sjálva útbjóðingina. Fyritreytin fyri, at útveitingin verður væleydnað er, at tær avtalur/sáttmálar sum verða gjørdar við privatu veitararnar eru gjørdir soleiðis, at privatu veitararnir verða eggjaðir til at reka farleiðirnar á mest samfelagsliga gagnliga hátt.

Sum sagt meta vit ikki, at fáast kann kapping um at røkja flutningsskylduna millum oyggjarnar, so í sambandi við útveitan verður talan um at útveita eina tænastu sum fær einkarætt. Hesum viðvíkjandi skulu vit vísa til donsku lógin um ferjuleiðir (lov om færgefart). LBK nr 915 af 27/08/2008:

“§ 3, Stk. 2. “Når hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor, kan transportministeren og vedkommende kommunalbestyrelse, når der indgås kontrakt med en operatør om varetagelsen af fær- Igedriften som offentlig tjeneste, i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen give en operatør eneret til at drive en færgerute.

Stk. 3. Eneret efter stk. 1 indebærer, at ingen andre må drive færgefart på den pågældende færgerute”

Hugsandi er at tilsvarendi ásetingar vildu verið í reglum ella sáttmála í smb. við møguliga útveiting í Føroyum.

Vit hava ikki ítøkiligán kunnleika til tær lógir og reglur, sum eru viðvíkjandi ferðafólkaflutningi sjóvegis, t.d viðv. trygd, til manningar og til skip. Sostatt kunnu vit ikki metu um hvørt hesi krøv mátti verið ein forðing ella ein meinbogi í sambandi við ætlaða útveiting. Hugsast kann, at hetta ikki kann samanberast við t.d. flutningsleiðir uppi á landi við bussi, har fleiri privatir aktørar virka á marknaðum í kapping. Tað er rættiliga stórir munur á teimum skipum sum røkja flutningsleiðirnar í Føroyum, tí kann eisini verða munur á hvørjir móguleikar eru fyri útveitan, um ætlanin ikki er at útveita allar leiðirnar undir einum.

Vanliga fatanin er, at tá tað kemur til sølu av tænastrum og vørum hevur privata vinnulívið størri hegni enn almennar fyrirkur. Tær duga betur enn almenni geirin til kostnaðarminimering og innovatión. Um so er, at virksema sum her er talan um er so nágreinað í minsta lut, kann verða ivasamt, um stórvegis vinningur er fyri samfelagið í sambandi við eina útveiting og privatisering.

Ein avbjóðing í sambandi við útveitan, er at nágreinað útveittu tænastrum nøktandi. Verður hetta ikki nóg væl frágingið er vandi fyri, at privati veitarin bert leggur seg eftir at veita tað sum er nágreinað í avtaluni við tað almenna, meðan tað sum ikki er nágreinað verður als ikki røkt. Í tílíkum føri kann brúkarin fáa eina verri tænastru fyri sama skattapening, í mun til at tað almenna røkir uppgávuna.

Í sambandi við útveitan av farleiðum, tykist avbjóðingin við at nágreina tænastrum ikki at verði so trupul, tí talan er um eina ítøkiliga tænastru, har fólk og farmur trygt skulu flytast frá A til B rættstundis. Her skal tó havast í huga, at serlig krøv eru til skip og manning í sambandi við hesa tænastru.

Ein vanlig avbjóðing í sambandi við útveitan er, at tað kann verða torført at eftirmeta um útveitta tænastrum hevur tað dygd sum er avtalað. Hesin trupulleikin er kanska ikki so stórir í hesum føri, tí tænastrum er so ítøkilig, at bæði borgarar og myndugleikar lættliga kunna staðfesta, um dygdin á tænastruni er í lagi.

Hvør leistur ið skal nýtast í sambandi við útveitingina er treyta av búskaparligu fortreytunum fyri rakstur av hesum farleiðum. Neyðugt er tískil at kenna búskaparliga grundarlagið undir einstøku farleiðunum, herundir ferðafólka og farma tøl, umframt tøl fyri rakstrarkostnað.

Fyrireikngararbeiðið við at náa besta úrslitið í sambandi við útbjóðing, kann hava við sær lutfalsliga stórar kostnaðir í sambandi við einstaka útboðið. Høgu transaktións kostnaðirnar skulu føra til lægri prísir í longdini, fyri at útbjóðing loysir seg.

Samanumtikið kann sigast, at Kappingareftirlitið metir ikki, at kapping kann skapast á nøkrum innanoyggja farleiðum í Føroyum. Treytin fyri eini væleydnaðari útveitan eru góðskan á teimum sáttmálum sum verða gjørdir við tær privatu veitararnar, sum skula reka hesar farleiðir.

Í Danmark eru nógv oyggjaleiðir og ymiskir háttir at skipa raksturinn av teimum. Indenrigs-og Sundhedsministeriet stóð fyri eini kanning av rakstrinum av ferjuleiðunum í 2011“*Undersøgelse af den fremtidige organisering af færgedriften til de danske småøer. Udvalgsrapport*”. Hendan kanningin kemur eisini inn á spurningin, um farleiðirnar skulu rekast hvør sær ella í eini størri eind. Fyri at fáa ein so skynsaman rakstur sum gjørligt, mælir kanningin til, at um raksturinn skal verða spjaddur, so kunnu stórir fyrimunir verða av at samskipa innkeypið til eindirnar. Dentur verður lagdur á at munandi sparingar kunnu fáast, við at samskipa t.d. innkeyp av brennievni.

Við m.a. stóði í hesum, er rættiliga ivasamt hvørjir fyrimunir verða av at útveita farleiðirnar hvør sær, havandi í huga, at nýtast skulu t.d. somu skip, og ferðaætlan og tænastrum annars er nágreinað frammanundan.

Spurningur er so, um ein privatur tænastrøkjari megnar at fáa økt inntøkurnar á annan hátt við nýggjum tiltøkum, t.d. øktum virkseml, t.d. útferðum ella víðkaðum tænastrum. Og harumframt um hetta kann verða við til at gjalda partar av kostnaðinum fyri farleiðina.

Í somu frágreiðing verður víst til royndirnar í Noreg. “Statens vegvesen mener, at det er vigtigt at organisere færgevirksomheden i store enheder, som kan høste stordriftsfordelene knyttet til konkurrenceudsætning og også med henblik på at samle viden om løn- og administrations-, og brændstofomkostninger mv.” S. 31.

Kappingareftirlitið hevur ikki grundarlag fyri at siga nakað um, hvør leistur skal veljast í sambandi við møguliga útveiting. Neyðugt er fyrst, at greiningar verður gjørdar sum staðfesta búskaparliga grundarlagið undir einstøku farleiðunum.

Kappingareftirlitið fer tí at mæla arbeiðsbólkinum til at fáa hesar greiningar gjørdar, síðani kann støðast takast til hvør leistur skal brúkast í sambandi við útveitingina.

Vinarliga

Terje Sigurðsson
deildarstjóri